



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Gabi Schmidt FREIE WÄHLER**
vom 22.08.2017

Grünbrücken und Bahnübergänge in Bayern

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Wie viele Grünbrücken und Grünunterführungen gibt es in Bayern (bitte aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirk)?
- 1.2 Wie viele Grünbrücken und Grünunterführungen gab es in Bayern vor zehn Jahren (bitte aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirk)?
- 2.1 Wie fördert die Staatsregierung Bau und Unterhalt von Grünbrücken und Grünunterführungen?
- 2.2 Wie hoch ist die jeweilige prozentuale Förderung?
- 2.3 Wie hoch waren die Haushaltsmittel, die hierfür jährlich in den vergangenen zehn Jahren ausgegeben wurden?
- 3.1 Wie lange sind die durchschnittlichen Genehmigungs-, Planungs- und Bauzeiten von Grünbrücken und Grünunterführungen?
- 3.2 Wie sind die gesetzlichen Beteiligungsvoraussetzungen ausgestaltet?
- 3.3 Sind die Anforderungen beim Bau von Grünbrücken und Grünunterführungen, im Vergleich zum Brücken- und Unterführungsbau allgemein (an Straßen und Bahngleisen), höher oder niedriger?
- 4.1 Wie viele Bahnübergänge gibt es in Bayern (bitte aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirk)?
- 4.2 Wie viele Bahnübergänge gab es in Bayern vor zehn Jahren (bitte aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirk)?
5. Wie haben sich dabei jeweils die Anzahl und der Anteil an Bahnübergängen entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirk)
 - mit Schranken?
 - unbeschränkt aber mit Warnlicht?
 - unbeschränkt und ohne Warnlicht?
- 6.1 Wie fördert die Staatsregierung Bau und Unterhalt von Schranken und Warnlichtanlagen an Bahnübergängen?
- 6.2 Wie hoch ist die jeweilige prozentuale Förderung?
- 6.3 Wie hoch waren die Haushaltsmittel, die hierfür jährlich in den vergangenen zehn Jahren ausgegeben wurden?
- 7.1 Wie lange sind die durchschnittlichen Genehmigungs-, Planungs- und Bauzeiten von Schranken bzw. Warnlichtanlagen an Bahnübergängen?

- 7.2 Wie sind die gesetzlichen Beteiligungsvoraussetzungen geregelt?
- 7.3 Falls zutreffend, warum ist es so viel aufwendiger, Bahnübergänge zu beschränken als Grünbrücken zu bauen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 25.09.2017

1.1 Wie viele Grünbrücken und Grünunterführungen gibt es in Bayern (bitte aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirk)?

In Bayern gibt es derzeit sieben Grünbrücken an Bundesfernstraßen. Diese verteilen sich wie folgt auf die Regierungsbezirke:

Oberbayern:	1
Schwaben:	3
Oberfranken:	1
Unterfranken:	2

Grünunterführungen können grundsätzlich alle Gewässerüberführungen und Talbrücken mit einer für Tiere nutzbaren Breite von mindestens 50 Metern sein. Viele dieser Bauwerke werden bereits aus topografischen und straßenbautechnischen Gründen in diesen Dimensionen errichtet, so dass keine separate Erfassung in Bezug auf Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen vorliegt.

Für Straßen in kommunaler Baulast gibt es keine statistischen Erhebungen über die Zahl der Grünbrücken.

1.2 Wie viele Grünbrücken und Grünunterführungen gab es in Bayern vor zehn Jahren (bitte aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirk)?

Vor zehn Jahren (2007) gab es in Bayern eine Grünbrücke im Regierungsbezirk Schwaben. Zum Bestand an Grünunterführungen verweisen wir auf die diesbezüglichen Ausführungen zu 1.1.

2.1 Wie fördert die Staatsregierung Bau und Unterhalt von Grünbrücken und Grünunterführungen?

2.2 Wie hoch ist die jeweilige prozentuale Förderung?

2.3 Wie hoch waren die Haushaltsmittel, die hierfür jährlich in den vergangenen zehn Jahren ausgegeben wurden?

Bau und Unterhalt von Grünbrücken und Grünunterführungen sind Aufgabe des jeweiligen Trägers der Straßenbaulast und von diesem zu finanzieren. Landkreise und

*) Berichtigung wegen Schreibfehler und ähnlicher offener Unrichtigkeiten

Gemeinden können für Straßen in ihrer Baulast beim Bau oder Ausbau Projektförderungen aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Finanzausgleichsgesetz erhalten. Die Aufwendungen für notwendige Grünbrücken werden in den zuwendungsfähigen Kosten mit berücksichtigt. Die Höhe der Förderung wird entsprechend Nr. 7 der Richtlinien für die Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RZStra) unter Berücksichtigung der Bedeutung des Vorhabens, der finanziellen Lage des Vorhabenträgers, des Staatsinteresses und der Höhe der verfügbaren Fördermittel im Einzelfall bestimmt.

Ausgaben für Grünbrücken werden im Staatsstraßenhaushalt bzw. bei der Kommunalstraßenförderung statistisch nicht gesondert erfasst.

3.1 Wie lange sind die durchschnittlichen Genehmigungs-, Planungs- und Bauzeiten von Grünbrücken und Grünunterführungen?

Zu den erforderlichen Zeiträumen für Planung, Genehmigung und Bau können keine aussagekräftigen pauschalen bzw. durchschnittlichen Werte angegeben werden. Tierquerungshilfen sind wie alle Brückenbauwerke Straßenbestandteile, die einzeln oder im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen (Neubau, Ausbau, Erhaltung) geplant, nach Straßenrecht genehmigt und gebaut werden. Die dafür erforderlichen Zeiträume sind von den jeweiligen Randbedingungen und der Komplexität des jeweiligen Gesamtprojektes abhängig und können sehr stark variieren.

3.2 Wie sind die gesetzlichen Beteiligungsvoraussetzungen ausgestaltet?

Tierquerungshilfen sind wie alle Brückenbauwerke Straßenbestandteile. Die gesetzlichen Beteiligungsvoraussetzungen richten sich nach dem jeweils einschlägigen Straßen- (BayStrWG¹ bzw. FStrG²) und Verfahrensrecht (BayVwVfG³). So erhalten Träger öffentlicher Belange, Vereinigungen und Bürger die Möglichkeit, sich im Rahmen des Genehmigungsverfahrens über Stellungnahmen und Einwendungen zu beteiligen.

3.3 Sind die Anforderungen beim Bau von Grünbrücken und Grünunterführungen, im Vergleich zum Brücken- und Unterführungsbau allgemein (an Straßen und Bahngleisen), höher oder niedriger?

Pauschale Aussagen sind hier nicht möglich. Die Anforderungen können sich in beiden Fällen in Abhängigkeit von den Randbedingungen stark unterscheiden.

4.1 Wie viele Bahnübergänge gibt es in Bayern (bitte aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirk)?

Die Staatsregierung verweist auf ihre Antwort zu Frage 2 der Schriftlichen Anfrage „Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen in Bayern“ vom 27.02.2015 auf Drs. 17/6421. Neuere statistische Angaben liegen nicht vor.

4.2 Wie viele Bahnübergänge gab es in Bayern vor zehn Jahren (bitte aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirk)?

5. Wie hat sich dabei jeweils die Anzahl und der Anteil an Bahnübergängen entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirk)

- mit Schranken?
- unbeschränkt aber mit Warnlicht?
- unbeschränkt und ohne Warnlicht?

Landesbehörden führen keine Statistik über die Eisenbahninfrastruktur. Die zeitliche Entwicklung im Sinne der Fragestellung ergibt sich aus einem Vergleich der DESTATIS-Erhebungen des Statistischen Bundesamtes. Die Staatsregierung verweist auf die DESTATIS-Publikationen der Fachserie 8, Reihe 2.1 „Betriebsdaten des Schienenverkehrs“, Abschnitt 1.6 „Bahnübergänge“, veröffentlicht unter der Internet-Adresse <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Personenverkehr/Schieneverkehr/BetriebsdatenSchieneverkehr.html>.

6.1 Wie fördert die Staatsregierung Bau und Unterhalt von Schranken und Warnlichtanlagen an Bahnübergängen?

6.2 Wie hoch ist die jeweilige prozentuale Förderung?

Schranken und Warnlichtanlagen an Bahnübergängen zählen gemäß § 14 EKrG⁴ zu den Eisenbahnanlagen, die vom Eisenbahnunternehmer zu erhalten sind. Nichtbundeseigene Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs haben hinsichtlich ihrer Kosten für die Erhaltung und den Betrieb von Bahnübergangsanlagen einen gesetzlichen Ausgleichsanspruch nach § 16 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt. Den Ausgleich trägt der Bund, wenn es sich um einen Bahnübergang mit einer Bundesstraße handelt, im Übrigen das Land. Die Ausgleichszahlungen werden jährlich gewährt und für jeden Bahnübergang individuell nach Maßgabe der eingeführten Ausgleichsrichtlinien berechnet. Wesentliche Faktoren für die Ermittlung der Ausgleichszahlung für einen konkreten Bahnübergang sind die Erstellungskosten und die übliche Nutzungszeit (Abschreibungsdauer) der vorhandenen Anlagen.

Zur Systematik und der staatlichen Förderung bei der Finanzierung von investiven Maßnahmen zur Änderung bestehender Bahnübergänge, um die Sicherheit oder die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs unter Berücksichtigung der verkehrlichen Entwicklung zu verbessern, beispielsweise dem Bau von technischen Bahnübergangssicherungsanlagen, verweist die Staatsregierung auf ihre Antwort zu Frage 6 der Schriftlichen Anfrage „Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen in Bayern“ vom 27.02.2015 auf Drs. 17/6421.

6.3 Wie hoch waren die Haushaltsmittel, die hierfür jährlich in den vergangenen zehn Jahren ausgegeben wurden?

Bei den Ausgleichszahlungen mit Rechtsanspruch der nichtbundeseigenen Eisenbahnen gegenüber dem Freistaat nach § 16 AEG stellen sich die jährlich insgesamt für alle Bahnübergänge geleisteten Zahlungen im Zeitraum 2011 bis 2016 wie folgt dar (Kap. 0367, Tit. 683 04):

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ausgleich (Tsd. €)	1.099	1.099	1.066	1.098	1.222	1.198

Das Ausgleichsjahr 2017 ist noch nicht abgerechnet. Von Angaben über die Ausgleichsleistungen im Zeitraum vor 2011 sowie von einer Aufschlüsselung nach technisch gesicherten und nicht technisch gesicherten Bahnübergängen wird abgesehen. Diese Daten sind nicht elektronisch gespeichert und ihre Beschaffung mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden.

¹ Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)

² Bundesfernstraßengesetz (FStrG)

³ Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG)

⁴ Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen wurden seit 2007 in vier Kalenderjahren für das Errichten technischer Bahnübergangssicherungsanlagen Zuschüsse wie folgt gewährt (Kap. 0367, Tit. 892 07):

Jahr	2012	2015	2016	2017
Zuschüsse (Tsd. €)	84	107	715	1.020

Für Maßnahmen an Bahnübergängen von Staatsstraßen mit Eisenbahnen wurden in den letzten zehn Jahren folgende Ausgaben verbucht (Kap. 0380, Tit. 770 02):

Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tsd. €	567	162	162	144	670	500	260	141	4.530	3.051

Bei der Kommunalstraßenförderung werden Zuwendungen für Maßnahmen an Bahnübergängen statistisch nicht gesondert erfasst.

7.1 Wie lange sind die durchschnittlichen Genehmigungs-, Planungs- und Bauzeiten von Schranken bzw. Warnlichtanlagen an Bahnübergängen?

Hierzu sind der Staatsregierung keine statistischen Auswertungen bekannt. Die große Mehrheit solcher Bahnüber-

gangsmaßnahmen wird von der DB Netz AG geplant und durchgeführt und vom Eisenbahn-Bundesamt ohne Beteiligung von Behörden des Freistaats genehmigt.

7.2 Wie sind die gesetzlichen Beteiligungsvoraussetzungen geregelt?

Bahnübergänge sind Betriebsanlagen der Eisenbahn. Die gesetzlichen Beteiligungsvoraussetzungen ergeben sich aus § 18 AEG in Verbindung mit dem jeweils einschlägigen Verfahrensrecht (VwVfG⁵, BayVwVfG). Wenn danach eine Planfeststellung erforderlich ist, findet ein Anhörungsverfahren statt, bei dem Träger öffentlicher Belange und Bürger die Möglichkeit haben, sich am Verfahren über Stellungnahmen und Einwendungen zu beteiligen.

7.3 Falls zutreffend, warum ist es so viel aufwendiger, Bahnübergänge zu beschränken als Grünbrücken zu bauen?

Es trifft nicht zu, dass es viel aufwendiger ist, Bahnübergänge zu beschränken als Grünbrücken zu bauen.

⁵ Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)